



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 185]
No. 185]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, नवम्बर 6, 2008/कार्तिक 15, 1930
NEW DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 6, 2008/KARTIKA 15, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 अक्तूबर, 2008

सं. टीएएमपी/17/2007-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, मुरूगांव पत्तन पर आने वाले क्रूज/यात्री पोतों से यात्रियों के सवार होने/उतरने के लिए लेवी के निर्धारण हेतु मुरूगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/17/2007-एमओपीटी

मुरूगांव पत्तन न्यास

....आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2008 के 30वें दिन पारित)

यह मामला राजस्व के नुकसान की क्षतिपूर्ति हेतु क्रूज/यात्री पोतों से यात्रियों के सवार होने/उतरने पर लेवी के निर्धारण के लिए मुरूगांव पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कही हैं:-

- (i). भारत सरकार ने भारत के पश्चिमी तट पर पत्तनों के लिए उत्क्रम क्षेत्र के रूप में क्रूज पर्यटन चिह्नित किया है। मुरुगांव पत्तन इस सर्किट में तीन पत्तनों में से एक है। इस अनुसरण में, क्रूज यातायात को पर्याप्त अवसरचना सुविधाएं प्रदान करते हुए तटीय और अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन को प्रोत्साहन देने के लिए भारत सरकार द्वारा पत्तनों को निदेश जारी किए गए थे।
- (ii). इसके पास केवल चार प्रचालनात्मक बर्थ हैं, जिसमें से दो बर्थ द्रव कार्गो और लौह अयस्क का प्रहस्तन करने के लिए समर्पित हैं। इस प्रकार, कोयला, कोक, अल्युमीनियम, उर्वरक, कंटेनर जैसे अन्य घटकों और क्रूज पोतों सहित अन्य सामान कार्गो के प्रहस्तन के लिए व्यापार की जरूरतों को पूरा करने के लिए केवल दो बर्थ रह गए हैं।
- (iii). पत्तन पर क्रूज पर्यटन में संभावी वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, इसने एक अंतरिम उपाय किया है, रू० 2.10 करोड़ की राशि का निवेश करते हुए बर्थ सं. 10 में समर्थक सुविधा उन्नत की है।
- (iv). वर्ष 2004-05 से 2006-07 के प्रत्येक वर्ष में प्रहस्तित क्रूज पोत और यात्रियों की कुल संख्या के आँकड़े नीचे दिए गए हैं:-

वर्ष	प्रहस्तित क्रूज पोत	यात्रियों की संख्या
2004-05	11	3074
2005-06	61	29279
2006-07 (फरवरी, 2007 तक)	60	34443

इसे 40000 यात्रियों के साथ ऐसे 70 पोतों के प्रहस्तन की उम्मीद है जो वित्तीय वर्ष 2006-07 के लिए जारी रहेगा।

- (v). क्रूज यातायात अन्य कार्गो पोतों की तुलना में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन पत्तन के राजस्व में योगदान नहीं करता है क्योंकि क्रूज पोतों पर कार्गो संबंधित प्रभार प्रभार्य नहीं होते हैं। इसके अलावा, मंत्रालय द्वारा जारी किए गए नीति निदेशों के अनुसार पत्तन पर क्रूज यातायात को प्रोत्साहित करने के लिए क्रूज पोतों को मौजूदा पत्तन देयताओं में 50 प्रतिशत की कटौती और मौजूदा बर्थ किराये/लंगरगाह प्रभारों तथा पाइलटेंज प्रभारों में 30 प्रतिशत कटौती स्वीकृत की गई है। इसके अलावा, तटीय व्यापार को बढ़ावा देने के लिए तटीय क्रूज पोतों को 40 प्रतिशत रियायत भी स्वीकृत की गई है। इस प्रकार, पत्तन पर प्रहस्तित क्रूज पोतों के लेखा पर राजस्व में पर्याप्त कटौती है।
- (vi). चूंकि पत्तन पर आने वाले यात्री पोतों की संख्या में वृद्धि होने की संभावना है, इसलिए पत्तन की प्रमुख चिंता अतिरिक्त सुरक्षा कार्मिक तैनात करते हुए उच्च-स्तरीय सुरक्षा, यात्रियों को सुविधाएं प्रदान करना आदि है। इसके अलावा, चूंकि यात्री पोतों को पत्तन विनियमों के अनुसार वरीयता बर्थिंग मिलती है, इसलिए कार्यगत पोतों को यात्री पोतों के लिए रास्ता देने हेतु स्थानांतरित करना होगा, जिसका पत्तन के समग्र निष्पादन और राजस्व पर प्रभाव पड़ेगा। पत्तन सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उन बर्थों का आबंटन करने में योग्य नहीं है और इसलिए इसका थुपुट बुरी तरह से प्रभावित होता है जिसके परिणामस्वरूप राजस्व में नुकसान होता है।
- (vii). एमओपीटी के मौजूदा दरमान (एसओआर) में क्रूज पोतों से यात्रियों के सवार होने/उतरने के लिए कोई लेवी निर्धारित नहीं की गई है।
- (viii). इस परिप्रेक्ष्य में, इसने यात्री पर कर वसूली जोकि मुम्बई पत्तन पिछले 2 वर्षों से पहले ही वसूल कर रहा है, के अपने प्रस्ताव पर चर्चा करने के लिए 14 नवम्बर, 2006 को व्यापार के साथ एक बैठक आयोजित की थी जिसमें मै० जे०एम० बक्शी एंड कम्पनी, मै० हीरालाल एंड कम्पनी, मै० जीएसी शिपिंग, मै० एटलांटिक शिपिंग, मै० देवशी भानजी खोना द्वारा प्रतिनिधित्व किया गया था। कुछ एजेंटों ने यात्री पर टैक्स की प्रस्तावित वसूली का सैद्धांतिक रूप में विरोध नहीं किया था।

- (ix). मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि जब सेवाओं/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित एसओआर में उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन उपयुक्त प्रस्ताव जमा कर सकता है और समांतरतः टीएएमपी द्वारा दर अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दरें वसूल कर सकता है। इसलिए, इसने क्रूज़ पोत प्रचालकों से प्राप्त की गई सहमति के मद्देनजर 15 दिसम्बर, 2006 से तदर्थ आधार पर प्रस्तावित लेवी कार्यान्वित करने के लिए परिपत्र जारी किया है।
- (x). तथापि, कुल क्रूज़ लाइनों ने यह कहते हुए टैक्स की मात्रा पर आपत्ति की है कि दरें थोड़ी ज्यादा हैं इसलिए, इसने बाद में क्रूज़ पोत प्रचालकों के साथ विचार-विमर्श से तटीय यात्री पोतों के मामले में सवार होने/उतरने/अंतरण यात्रियों के लिए लेवी ₹ 300/- प्रति यात्री से सवार होने/उतरने के लिए ₹ 250/- प्रति यात्री और ₹ 150/- प्रति अंतरण यात्री करने का प्रस्ताव किया था। विदेशी यात्री पोतों के मामले में, इसने सवार होने/उतरने के लिए दर 11 अमेरिकी डॉलर से 8 अमेरिकी डॉलर और 8 अमेरिकी डॉलर प्रति अंतरण यात्री किया है।
- (xi). बोर्ड के सदस्यों में से एक सदस्य के प्रश्न पर कि क्या मुम्बई और मुरुगांव पर दरें एकसमान हैं, यह स्पष्ट किया गया था कि मुम्बई की दरें थोड़ी ज्यादा हैं। परंतु सिद्धांत एकसमान था।
- (xii). सवार होने/उतरने वाले यात्री अंतरण यात्री से थोड़ा अधिक अदा करते हैं, क्योंकि जो सवार होते हैं/उतरते हैं वे पत्तन, टर्मिनल और आवर्जन आदि की सभी सुविधाएं उपयोग करते हैं। अंतरण यात्री सिर्फ बाहर जाता है और वापस आता है और इसलिए प्रस्तावित प्रसार थोड़े कम हैं।
- (xiii). इसने पुष्टि की है कि प्रचालकों का संशोधित प्रस्तावित लेवी पर कोई आपत्ति नहीं है क्योंकि उनसे कार्गो पोतों के प्रहस्तन में कटौती के कारण पत्तन को होने वाले नुकसान की आंशिक रूप से क्षतिपूर्ति की अपेक्षा की जाती है। प्रस्तावित दरें क्रूज़ प्रचालकों के साथ विचार-विमर्श के बाद निर्धारित की गई हैं।

2.2. उपर्युक्त के मद्देनजर, एमओपीटी ने इस प्राधिकरण से सवार होने, उतरने और अंतरण लेवी के लिए निम्नलिखित दरें अनुमोदित करने का अनुरोध किया है:-

क्र.सं.	विवरण	तटीय यात्री पोत (रुपयों में)	विदेशी यात्री पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i).	सवार होने के लिए	250/- प्रति यात्री	8/- प्रति यात्री
(ii).	उतरने के लिए	250/- प्रति यात्री	8/- प्रति यात्री
(iii).	अंतरण यात्री के लिए	150/- प्रति यात्री	6/- प्रति यात्री

2.3. एमओपीटी ने प्रस्तावित दरों के 15 दिसम्बर, 2006 अर्थात् पत्तन द्वारा तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दरों की कार्यान्वित करने की तारीख से पूर्वव्यापी अनुमोदन की माँग की है।

2.4. यह प्रस्ताव पत्तन के न्यासी मंडल द्वारा 13 दिसम्बर, 2006 को आयोजित अपनी बैठक में अनुमोदित किया गया है। एमओपीटी ने अपने न्यासी मंडल द्वारा मारित संकल्प की प्रतिलिपि अग्रेषित की है। एमओपीटी ने प्रस्तावित लेवी पर सहमति के लिए 14 नवम्बर, 2006 को क्रूज़ पोतों के प्रतिनिधियों के साथ हुई बैठक के कार्यवृत्त भी अग्रेषित किए हैं।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ एमओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एमओपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एमओपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया था। एमओपीटी ने अपना जवाब भेज दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एमओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब																									
(i).	क्रूज पोतों को बढ़ावा देने के लिए पत्तन को भारत सरकार द्वारा जारी किए गए निदेश की प्रतिलिपि भेजें।	इसने भारत सरकार से प्राप्त पत्र सं. पीआर-14019/50/03-पीजी दिनांक 25 जुलाई, 2003 की प्रतिलिपि भेजी है। उक्त पत्र में बताया गया है कि माननीय जहाजरानी मंत्री की अध्यक्षता में 29 दिसम्बर, 2003 को हुई बैठक में, यह निर्णय लिया गया था कि पोत संबंधी प्रभार 50 प्रतिशत तक कम किए जा सकते हैं जिसे विपणन औजार के रूप में इस्तेमाल किया जा सकता है और तत्संबंधी पत्तनों पर आने वाले क्रूज पोत के अध्ययन के आधार पर अलग-अलग पत्तनों द्वारा उपयुक्त निर्णय लिया जा सकता है।																									
(ii).	प्रस्तावित दरों पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	प्रस्तावित दरों के लिए कोई विशिष्ट आधार अंगीकृत नहीं किया गया है। दरें व्यापार के साथ चर्चाओं के बाद प्रस्तावित की गई हैं और जिसके लिए वे सहमत हैं। क्रूज यातायात के लिए सृजित अतिरिक्त सुविधाओं के लिए सीमांतक आय के योगदान की उम्मीद है।																									
(iii).	यात्री पोतों द्वारा बर्थ के अभिग्रहण के कारण कार्गो पोतों के प्रहस्तन की स्थिति में नहीं होने के कारण वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए राजस्व में कमी भेजी जाए।	<p>(i). यात्री पोतों द्वारा बर्थ के अभिग्रहण के कारण कार्गो पोतों के प्रहस्तन की स्थिति में नहीं होने के कारण वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए राजस्व में कमी निम्नवत् है:-</p> <table><tr><td>वर्ष 2005-06 में प्रहस्तित यातायात</td><td>791425 मी0ट0</td></tr><tr><td>वर्ष 2006-07 में प्रहस्तित यातायात</td><td>691404 मी0ट0</td></tr><tr><td>पिछले वर्ष से वर्ष 2006-07 के दौरान यातायात में कमी</td><td>100021 मी0ट0</td></tr><tr><td>घाटशुल्क, पोत संबंधित आय, सीएचएलडी लेवी, प्लॉट पर किराया, आदि के रूप में राजस्व कटौती</td><td>रु0 153.57 लाख</td></tr></table> <p>इसने इस संबंध में विस्तृत परिकलन भेजा है।</p> <p>(ii). पिछले वर्ष में सामान्य यातायात में 8 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करते हुए, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान राजस्व में कमी क्रमशः 165.86 लाख, रु0 179.12 लाख और रु0 193.45 लाख अनुमानित की गई है।</p>	वर्ष 2005-06 में प्रहस्तित यातायात	791425 मी0ट0	वर्ष 2006-07 में प्रहस्तित यातायात	691404 मी0ट0	पिछले वर्ष से वर्ष 2006-07 के दौरान यातायात में कमी	100021 मी0ट0	घाटशुल्क, पोत संबंधित आय, सीएचएलडी लेवी, प्लॉट पर किराया, आदि के रूप में राजस्व कटौती	रु0 153.57 लाख																	
वर्ष 2005-06 में प्रहस्तित यातायात	791425 मी0ट0																										
वर्ष 2006-07 में प्रहस्तित यातायात	691404 मी0ट0																										
पिछले वर्ष से वर्ष 2006-07 के दौरान यातायात में कमी	100021 मी0ट0																										
घाटशुल्क, पोत संबंधित आय, सीएचएलडी लेवी, प्लॉट पर किराया, आदि के रूप में राजस्व कटौती	रु0 153.57 लाख																										
(iv).	एमओपीटी द्वारा तटीय यात्री पोतों के मामले में प्रस्तावित रु0 250 और विदेशी यात्री पोत के लिए 8 अमेरिकी डॉलर प्रति यात्री के विपरीत मुम्बई पत्तन न्यास के दरमान में यात्री के सवार होने/उतरने के लिए प्रभार रु0 150 प्रति यात्री निर्धारित किया गया है। इसके मद्देनजर, किसी एक सदस्य द्वारा उठाए गए प्रश्न पर बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त में एमओपीटी द्वारा दिया गया बयान कि इस इस सेवा के लिए एमओपीटी में निर्धारित दर प्रस्तावित दरों की तुलना में ज्यादा है, सही वस्तुस्थिति नहीं दर्शाता है।	जवाब नहीं दिया गया है।																									
(v).	वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर होने वाली संभावित अतिरिक्त आय भेजें।	<p>इसने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर संभवतः प्रोद्भूत होने वाली अतिरिक्त आय का विस्तृत परिकलन भेजा है। सार स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-</p> <p style="text-align: right;">(रुपये लाखों में)</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>पोतों की संख्या</th><th>कुल तटीय राजस्व</th><th>कुल विदेशी राजस्व</th><th>कुल राजस्व</th></tr><tr><td>2007-08</td><td>89</td><td>53.65</td><td>32.12</td><td>85.77</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>94</td><td>56.67</td><td>34.12</td><td>90.79</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>100</td><td>60.29</td><td>36.31</td><td>96.60</td></tr><tr><td>कुल</td><td></td><td>170.61</td><td>102.55</td><td>273.16</td></tr></table>	वर्ष	पोतों की संख्या	कुल तटीय राजस्व	कुल विदेशी राजस्व	कुल राजस्व	2007-08	89	53.65	32.12	85.77	2008-09	94	56.67	34.12	90.79	2009-10	100	60.29	36.31	96.60	कुल		170.61	102.55	273.16
वर्ष	पोतों की संख्या	कुल तटीय राजस्व	कुल विदेशी राजस्व	कुल राजस्व																							
2007-08	89	53.65	32.12	85.77																							
2008-09	94	56.67	34.12	90.79																							
2009-10	100	60.29	36.31	96.60																							
कुल		170.61	102.55	273.16																							

6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 14 जुलाई 2008 को एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण भी दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने निवेदन रखे थे।

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

8. इस मामले की कार्यवाही की दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के मौजूदा दरमान में क्रूज पोतों से यात्रियों के सवार होने/उतरने संबंधी लेवी प्रमारों के लिए कोई प्रावधान नहीं है।

क्रूज यातायात को बढ़ावा देने के लिए पोत संबंधी प्रमारों में 50 प्रतिशत तक कमी करने के लिए सभी महापत्तनों को जुलाई, 2003 में जहाजरानी मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुसरण में, मुरुगांव पत्तन में आने वाले पोतों को पोत संबंधी प्रमारों में रियायत मौजूदा दरमान के अनुसार पाइलटेटज शुल्क और बर्थ किराये में 30 प्रतिशत और पत्तन देयताओं में 50 प्रतिशत दी जा रही है।

(ii). पत्तन के पास अलग-से कोई यात्री टर्मिनल नहीं है। वर्तमान में, यात्री पोत सामान्य कार्गो बर्थों पर प्रहस्तित किए जाते हैं जहां अन्य घटक जैसे कोयला, कोल, अल्यूमीनियम और अन्य सामान्य कार्गो प्रहस्तित किए जाते हैं।

पत्तन द्वारा भेजे गए सांख्यिकीय ब्योरे वर्ष 2004-05 से 2006-07 के दौरान पत्तन पर क्रूज यातायात और सवार हुए/उतरे यात्रियों की संख्या में वृद्धि दर्शाते हैं। क्रूज पोत यात्रियों से सवार होना/उतरना प्रमार शामिल करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव कार्गो पोतों के प्रहस्तन में कटौती के कारण पत्तन को राजस्व के नुकसान की आंशिक रूप से क्षतिपूर्ति करता है जोकि क्रूज पोत यातायात में वृद्धि और समर्पित यात्री टर्मिनल के अभाव के कारण जरूरी हो गया है। राजस्व के नुकसान के लिए क्षतिपूर्ति हेतु एमओपीटी के तर्कों को यात्री यातायात के प्रहस्तन की लागत को वहन करने के लिए पत्तन पर प्रहस्तित अन्य घटकों की अपेक्षा नहीं करने की दृष्टि से देखे जाने की जरूरत नहीं है।

(iii). एमओपीटी ने बताया है कि क्रूज पोतों की बर्थिंग सुकर बनाने और यात्रियों के सवार होने/उतरने के लिए अपेक्षित सुविधाएं प्रदान करने के लिए बर्थ सं. 10 पर समर्थक सुविधा को उन्नत बनाने के लिए ₹ 2.10 करोड़ की पूंजी व्यय की गई है। क्रूज पोत यातायात के बढ़ते चलन के साथ, क्रूज यातायात को केंटर करने के लिए किए गए निवेश को वापस प्राप्त करने के लिए मौका प्रदान करने के अलावा पत्तन के प्रमुख व्यवसाय अर्थात् कार्गो पोत के प्रहस्तन की स्थिति में नहीं होने से पत्तन को राजस्व का नुकसान स्वीकार किए जाने की जरूरत है।

(iv). (क). मुम्बई पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित सवार होना/उतरना लेवी ₹ 150 प्रति कर्मचारी है। कांडला पत्तन पर, भिन्न नामपद्धति के अधीन ₹ 100 प्रति यात्री वसूल की जाती है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए लागत आधारित दृष्टिकोण अंगीकृत नहीं किया गया है। यह व्यापार पर चर्चाओं के आधार पर होना बताया गया है।

(ख). इस कार्यवाही में जिन उपयोक्ताओं से चर्चा की गई उनमें से अधिकांश ने पत्तन के इस प्रस्ताव पर कोई प्रमुख आपत्तियां नहीं उठाई हैं। गोवा चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (जीसीसीआई) ने उल्लेख किया है कि पत्तन द्वारा आयोजित बैठक में क्रूज प्रचालक/दौरा प्रचालक द्वारा भाग नहीं लिया गया था। एमओपीटी ने बताया है कि प्रस्तावित दर क्रूज लाइनों के साथ चर्चा पर आधारित है और एमओपीटी द्वारा अग्रेषित व्यापार के साथ बैठक के कार्यवृत्त दर्शाते हैं कि क्रूज लाइनों के प्रतिनिधियों द्वारा इस बैठक में भाग लिया गया था।

जीसीसीआई द्वारा दूसरी बात यह कही गई है कि एमओपीटी का प्रस्ताव सरकार द्वारा सभी महापत्तनों के लिए क्रूज नौवहन नीति घोषित किए जाने तक टाल दिया जाए। जीसीसीआई द्वारा किया गया अनुरोध औचित्यपरक नहीं पाया गया है। यदि सरकार द्वारा घोषित की जाने वाली नीति से प्रचलित प्रशुल्क ढांचे की किसी समीक्षा की जरूरत पड़ती है तो यह प्राधिकरण उपयुक्त समय पर ऐसी कार्यवाही करेगा।

(ग). पत्तन ने बताया है कि क्रूज पोतों को व्यवस्थित करने में पत्तन द्वारा कार्गो पोतों को प्रहस्तित नहीं कर पाने की स्थिति के कारण पिछले वर्ष 2005-06 के यातायात की तुलना में वर्ष 2006-07 में 10021 मीट्रिक टन कार्गो यातायात खो दिया है। पत्तन द्वारा खोए गए राजस्व के कारण परिणामी हानि ₹ 153.57 लाख

मूल्यांकित की गई है। वर्ष 2007-08 और 2009-10 के लिए, राजस्व की अवसर हानि सामान्य यातायात में 8 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए क्रमशः ₹0 165.86 लाख, ₹0 179.12 लाख और ₹0 193.45 लाख अनुमानित किया गया है। प्रस्तावित दर पर, एमओपीटी को वर्ष 2008-09 में लगभग ₹0 90.79 लाख और वर्ष 2009-10 में ₹0 96.59 लाख कमाने की उम्मीद है।

क्रूज यातायात को केंटर करने के लिए पत्तन द्वारा दिए गए निदेश को स्वीकार करते हुए और एमओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए भी कि प्रस्तावित प्रशुल्क खोए राजस्व के नुकसान की आंशिक रूप से क्षतिपूर्ति करेगा, और इसलिए भी चूंकि प्रस्तावित दर व्यापार के साथ चर्चा पर आधारित है, यह प्राधिकरण डॉलर मूल्यवर्ग प्रशुल्क को छोड़कर प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित करता है जोकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है।

- (v). एमओपीटी ने विदेशी क्रूज पोत से कर्मचारी के सवार होने/उतरने के लिए डॉलर मूल्यवर्गित दर अर्थात् 8 अमेरिकी डॉलर वसूली प्रस्तावित की है। वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, विदेशगामी पोतों के लिए केवल कार्गो संबंधित प्रभार डॉलर रूप में मूल्यवर्गित किया जाए। कुछ कंटेनर संबंधित प्रशुल्क अर्थात् कंटेनरों पर भंडारण प्रभार भी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित किए जाते हैं। यात्रियों के सवार होने/उतरने के लिए प्रभार डॉलर रूप में निर्धारण के लिए पात्र नहीं है। विदेशी पोतों से यात्रियों के सवार होने और उतरने के लिए दर इस मामले पर निर्णय लेने के समय प्रचलित 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 48.43 की विनिमय दर लागू करते हुए ₹0 387/- पर रूपए रूप में निर्धारित की गई है।

पत्तन को उम्मीद है कि पत्तन पर आने वाले कुल यात्रियों का लगभग 89.36 प्रतिशत यात्री यातायात के पूर्व चलन के आधार पर अंतरण यात्री होंगे। इसने अंतरण यात्रियों के लिए 6 अमेरिकी डॉलर की रियायती दर प्रस्तावित की है क्योंकि वे सभी सुविधाओं का उपयोग नहीं करते रहेंगे। मुम्बई पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास जैसे अन्य महापत्तनों में अंतरण यात्रियों के लिए दरों में ऐसा अंतर नहीं है। चूंकि पत्तन ने अंतरण यात्री के लिए निम्नतर दर प्रस्तावित की है इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है। यह दर रूपए रूप में अर्थात् ₹0 291/- प्रति अंतरण यात्री निर्धारित की गई है।

- (vi). जहाज़रानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से प्राप्त नीति निर्देशों के अनुसार, रियायती प्रशुल्क प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभार में तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए निर्धारित किया जाना चाहिए ताकि यह दर तदनुसूची सामान्य कार्गो/कंटेनर के लिए निर्धारित दर के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं हो। यह नीति पत्तनों से यात्री प्रशुल्क में अनिवार्य रियायत देने की अपेक्षा नहीं करती है।

एमओपीटी ने तटीय यात्रियों के लिए रियायती प्रशुल्क सवार होना/उतरना के लिए ₹0 250/- प्रति यात्री और अंतरण यात्री के लिए ₹0 150/- पर प्रस्तावित किया है। सवार होने/उतरने वाले यात्रियों/तटीय पोत से अंतरण यात्रियों पर प्रस्तावित रियायती दर तटीय क्रूज यातायात को बढ़ावा देने के लिए पत्तन के व्यावसायिक विचार पर विश्वास करते हुए अनुमोदित की गई है।

- (vii). (क). एमओपीटी ने तदर्थ आधार अर्थात् 15 दिसम्बर, 2006 से पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों के कार्यान्वयन की तारीख से पूर्वव्यापी प्रभाव से प्रस्तावित दरों के अनुमोदन की माँग की है।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, नई प्रशुल्क मद/सेवा के लिए उपयुक्त प्रस्ताव इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाना चाहिए और समांतरतः पत्तन अंतरिम उपाय के रूप में तदर्थ दर वसूल कर सकता है बशर्ते यह तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों पर आधारित हो; और, संबद्ध उपयोक्ताओं द्वारा परस्पर सहमति हो।

मौजूदा मामले में, एमओपीटी ने व्यापार से प्राप्त की गई सहमति के आधार पर 15 दिसम्बर, 2006 से तदर्थ उपाय के रूप में प्रस्तावित प्रशुल्क वसूल किया है और बाद में मार्च, 2007 में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। एमओपीटी को प्रस्ताव दाखिल करने में लगभग दो महीनों के अंतर के बावजूद दिशा-निर्देशों में उपबंधों का अनुपालन करने के लिए तदर्थ आधार पर दरें लागू करते समय साथ के साथ प्रस्ताव दाखिल करना चाहिए था।

- (ख). वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.17.4 तदर्थ रूप में पत्तन द्वारा अंगीकृत अंतरिम दर विनिर्दिष्ट करता है जो इसी रूप में तब तक स्वीकार की जाएगी जब तक कुछ पूर्वव्यापी संशोधन की अपेक्षा करते हुए अधिक नहीं पाई जाती है। पत्तन द्वारा प्रभार्य दर प्रासंगिक उपयोक्ता समूह के साथ सहमति पर आधारित

बताई गई है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क डॉलर मूल्यवर्गित दर होने के बावजूद रूपए प्रशुल्क में निर्धारित करने के अतिरिक्त अनुमोदित की गई है। अतः यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.4 के अनुसार एमओपीटी द्वारा प्रमार्य प्रशुल्क को 15 दिसम्बर, 2006 से पूर्वव्यापी प्रभाव से स्वीकार करता है और अनुसमर्थन करता है।

चूंकि विदेशी पोत से पहले ही सवार/उतर चुके यात्रियों के लिए एकत्रित शुल्कों के मामले में बिलों का समायोजन क्यूबेरसम हो सकता है, इसलिए पत्तन द्वारा 15 दिसम्बर, 2006 से भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना होने तक वसूल किया गया डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क का अनुसमर्थन किया गया है।

इस आदेश में अनुमोदित दर की एमओपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के साथ समीक्षा की जाएगी, जोकि मार्च, 2009 में देय होगी।

8.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण कूज पोतों से यात्रियों के सवार होने/उतरने के लिए दरों की निम्नलिखित अनुसूची अनुमोदित करता है; जोकि भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होगी।

क्र.सं.	विवरण	अधिकतम दर रुपयों में प्रति यात्री	
		तटीय यात्री पोत	विदेशी यात्री पोत
(i).	सवार होने के लिए	रु० 250/-	रु० 387/-
(ii).	उतरने के लिए	रु० 250/-	रु० 387/-
(iii).	अंतरण यात्री के लिए	रु० 150/-	रु० 291/-

8.2 एमओपीटी द्वारा तदर्थ आधार पर 15 दिसम्बर, 2006 से लागू की गई दरों की अनुसूची का अनुसमर्थन किया जाता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 31st October, 2008

No. TAMP/17/2007-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of levy for embarkation/dis-embarkation of passengers from cruise/passenger vessels calling the port of Mormugao as in the Order appended hereto.

4275 9808-3

SCHEDULE

Case No. TAMP/17/2007-MOPT

Mormugao Port Trust

Applicant

ORDER(Passed on this 30th day of September 2008)

This case relates to a proposal received from Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of levy on passengers embarking / dis-embarking from cruise/passenger vessels to compensate for loss of revenue.

2.1. The MOPT had made the following points in its proposal:

- (i). The Government of India has identified cruise tourism as a thrust area for ports on the west coast of India. The Mormugao Port is one of the three ports in the circuit. In pursuance to this, directives were issued to the ports by the Government of India to promote coastal and international tourism by providing adequate infrastructure facilities to cruise traffic.
- (ii). It has only four operational berths, of which two berths are dedicated to handle liquid cargo and iron ore. Thus, only two berths are left to cater to the needs of the trade for handling other commodities like coal, coke, aluminum, fertilizers, containers and other general cargo including cruise vessels.
- (iii). Keeping in mind the potential increase in cruise tourism at the port, it has as an interim measure, upgraded the support facility at berth no.10 by investing an amount of Rs.2.10 crores.
- (iv). The statistics of cruise vessel handled and the total number of passengers in each of years 2004-05 to 2006-07 is given below:

Year	Cruise vessels handled	No. of passengers
2004-05	11	3074
2005-06	61	29279
2006-07 (upto February 2007)	60	34443

It expects to handle 70 such vessels with 40000 passengers should the same trend continue for the financial year 2006-07.

- (v). The cruise traffic does not contribute towards the revenue of the port under the cargo handling activity compared to other cargo vessels as no cargo related charges are levied on cruise vessels. In addition to this, rebate of 50% in the existing port dues and 30% rebate in the existing berth hire/anchorage charges and pilotage charges are granted to cruise vessels to promote the cruise traffic at the port as per policy directives issued by the Ministry. In addition to this, 40% concession is also allowed to the coastal cruise vessels to boost the coastal trade. Thus, there is a substantial reduction in revenue on account of cruise vessels handled at the port.
- (vi). As the number of passenger vessels calling the port is likely to increase, the prime concern for the port is to provide high level security by deploying additional security personnel, facilities to the passengers, etc. Further, since the passenger vessels enjoy priority berthing as per Port Regulations, the working vessels have to be shifted to give way for the passenger vessels, which affect the overall performance and revenue of the port. The port is not able to allocate those berths for handling general cargo and hence its throughput is badly effected resulting in loss of revenue.
- (vii). The existing Scale of Rates (SOR) of MOPT does not prescribe any levy towards embarkation/disembarkation of passengers from cruise vessels.

- (viii). In this backdrop, it had conveyed a meeting with the trade which was represented by M/s.J.M. Baxi and Company, M/s.Hiralal and Company, M/s.GAC Shipping, M/s.Atlantic Shipping, M/s.Devshi Bhanji Khona, on 14 November 2006 to discuss its proposal to levy tax on passenger which Mumbai Port is already levying since last 2 years. Some of the agents did not oppose to the proposed levy of tax on passenger in principle.
- (ix). The tariff guidelines of March 2005 stipulates that when specific tariff for services/cargo is not available in the notified SOR, the port can submit a suitable proposal and simultaneously levy the proposed rates an ad hoc basis till the rate is finally notified by TAMP. It has, therefore, issued a circular to implement the proposed levy on an ad hoc basis with effect from 15 December 2006 in view of the consent obtained from the cruise vessel operators.
- (x). However, some cruise lines objected to the quantum of tax saying the rates are a little high. It has, therefore, subsequently in consultation with cruise vessel operators proposed to reduce the levy from Rs.300/- per passenger for embarkation/disembarkation/transit passengers in case of coastal passenger vessels to Rs.250/- per passenger for embarkation and disembarkation and Rs.150/- per transit passenger. In case of foreign passenger vessels, it has reduced the rate from US\$11 to US\$8 per passenger for embarkation/disembarkation and US\$ 6 per transit passenger.
- (xi). To a query from one of the Board members whether the rates at Mumbai and Mormugao are the same, it was clarified that Mumbai rates are a little higher. But the principle was the same.
- (xii). The passengers who embark and disembark pay a little more than the transit passenger, because those who embark and disembark use all the facilities of the port, terminal, the immigration, etc. The transit passenger just goes out and comes back and hence the charges proposed are a little less.
- (xiii). It has confirmed that the operators do not have any objection on the revised proposed levy as they are required to partly compensate the loss of revenue which the port suffers because of reduction in handling cargo vessels. The proposed rates are arrived at after consultation with the cruise operators.

2.2. In view of the above, the MOPT has requested this Authority to approve the following rates towards embarkation, dis-embarkation and transit levy:

Sl. No.	Particulars	Coastal passenger vessels (in Rs.)	Foreign passenger vessels (in US\$)
(i).	For embarkation	250/- per passenger	8/- per passenger
(ii).	For disembarkation	250/- per passenger	8/- per passenger
(iii).	For transit passenger	150/- per passenger	6/- per passenger

2.3. The MOPT has sought retrospective approval of the proposed rates with effect from 15 December 2006 i.e. from the date of implementation of the proposed rates on an ad hoc basis by the port.

2.4. The proposal is approved by the Board of Trustees of the port in its meeting held on 13 December 2006. The MOPT has forwarded a copy of the resolution passed by its Board of Trustees. The MOPT has also forwarded minutes of the meeting held with representatives of cruise vessels on 14 November 2006 giving consensus to the proposed levy.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the MOPT proposal was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. The comments received from users / user organisations were forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT has furnished its comments on the comments of users/user organisations.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested to furnish additional information / clarifications on various points. The MOPT has furnished its reply. A summary of the queries raised by us and the reply furnished by MOPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by MOPT								
(i).	Furnish a copy of the direction issued by the Government to the Port to encourage cruise vessels.	It has furnished a copy of the letter no.PR-14019/50/03-PG dated 25 July 2003 from the Government of India. The said letter states that in the meeting held on 29 December 2003 under the Chairmanship of Hon'ble Minister of Shipping, it was decided that vessel related charges may be reduced upto 50% which may be used as a marketing tool and appropriate decision may be taken by individual ports based on the study of cruise vessel that call at the respective ports.								
(ii).	Explain the basis of arriving at the proposed rates.	No specific base is adopted for the proposed rates. The rates are proposed after discussions with the trade and for which they have agreed to. It is expected to contribute marginal income towards the additional facilities created for the cruise traffic.								
(iii).	The reduction in the revenue due to the port not being in a position to handle cargo vessels due to occupancy of the berth by the passenger vessels may be furnished for the years 2006-07 to 2009-10.	<p>(i). The reduction in revenue due to the port not being in a position to handle cargo vessels due to occupancy of the berth by the passenger vessels for the year 2006-07 to 2009-2010 is as below:</p> <table><tr><td>Traffic handled in 2005-06</td><td>791425 MT</td></tr><tr><td>Traffic handled in 2006-07</td><td>691404 MT</td></tr><tr><td>Decrease in traffic during 2006-07 over the previous year</td><td>100021 MT</td></tr><tr><td>Revenue reduction in terms of wharfage, vessel related income, CHLD levy, Rent on plot, etc.</td><td>Rs.153.57 lakhs.</td></tr></table> <p>It has furnished detailed computation in this regard.</p> <p>(ii). Considering 8% growth in general traffic over the previous year, the reduction in revenue during the years 2007-08 to 2009-10 is estimated at Rs.165.86 lakhs, Rs.179.12 lakhs and Rs.193.45 lakhs respectively.</p>	Traffic handled in 2005-06	791425 MT	Traffic handled in 2006-07	691404 MT	Decrease in traffic during 2006-07 over the previous year	100021 MT	Revenue reduction in terms of wharfage, vessel related income, CHLD levy, Rent on plot, etc.	Rs.153.57 lakhs.
Traffic handled in 2005-06	791425 MT									
Traffic handled in 2006-07	691404 MT									
Decrease in traffic during 2006-07 over the previous year	100021 MT									
Revenue reduction in terms of wharfage, vessel related income, CHLD levy, Rent on plot, etc.	Rs.153.57 lakhs.									
(iv).	The charges for embarkation / disembarkation of passenger is prescribed at Rs.150 per passenger in the Scale of Rates of Mumbai Port Trust as against Rs.250 proposed by the MOPT in case of coastal passenger vessels and US\$ 8 per passenger for a foreign passenger vessel. In view of this, the statement made by the MOPT in the minutes of Board meeting to a query raised by one of the members that the rate prescribed at MBPT for this service is high in comparison to the proposed rates may not reflect the correct factual position.	No reply furnished.								

(v).	Furnish the additional income likely to accrue at the proposed tariff level for the years 2007-08 to 2009-10.	It has furnished detailed computation of additional income likely to accrue at the proposed tariff level for the years 2007-08 to 2009-2010. A summary position is tabulated below:
------	---	---

(Rs. in lakhs)

Year	No. of vessels	Total coastal revenue	Total foreign revenue	Total revenue
2007-08	89	53.65	32.12	85.77
2008-09	94	56.67	34.12	90.79
2009-10	100	60.29	36.31	96.60
Total		170.61	102.55	273.16

5. A joint hearing in this case was held on 14 July 2008 at the MOPT premises. The MOPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users / user associations have made their submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

7. With reference to the totality of the information collected during the processing this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of the Mormugao Port Trust (MOPT) does not contain any provision to levy charges towards embarkation / disembarkation of passengers from cruise vessels.

In pursuance of a direction reportedly issued by the Ministry of Shipping, Government of India in July 2003 to all Major Ports to reduce the vessel related charges upto 50% to encourage cruise traffic, concession in the vessel related charges is being granted to cruise vessels arriving at the Mormugao Port at 50% in port dues, and 30% in pilotage fee and berth hire as per the existing Scale of Rates.

- (ii). The port does not have an exclusive passenger terminal. At present, the passenger vessels are handled at general cargo berths where other commodities such as coal, coke aluminum and other general cargo are handled.

The statistical details furnished by the port show an increase in cruise traffic and the number of passengers embarked / disembarked at the port during the years 2004-05 to 2006-07. The proposal of the port to introduce embarkation / disembarkation charges from cruise vessel passengers is to partly compensate the loss of revenue to the port because of reduction in handling cargo vessels which has become necessary due to increase in cruise vessel traffic and the absence of a dedicated passenger terminal. The argument of the MOPT to compensate for the loss of revenue needs to be viewed from the angle of not requiring other commodities handled at the port to bear the cost of handling passenger traffic.

- (iii). The MOPT has reported that capital expense of Rs.2.10 crores has been spent towards upgrading the support facility at berth No.10 to facilitate berthing of cruise vessels and to provide requisite amenities for embarking and disembarking of passengers. With the increasing trend of cruise vessel traffic, the loss of revenue to port by not being in the position to handle the core business of the port i.e. cargo vessels needs to be recognised besides providing an avenue to recover the investment reportedly made to cater to cruise traffic.

- (iv). (a). The embarkation / disembarkation levy prescribed in the Scale of Rates of Mumbai Port Trust is Rs.150 per passenger. At Kandla Port, Rs.100 per

passenger is collected under a different nomenclature. The port has clarified that cost based approach is not adopted to arrive at the proposed rate. It is stated to be based on the discussions with the trade.

- (b). Most of the users consulted in this proceeding have not raised any major objections on the proposal of the port. The Goa Chamber of Commerce & Industry (GCCCI) has pointed out that the meeting convened by the port was not attended by the cruise operator/ tour operator. The MOPT has stated that the proposed rate is based on discussion with the Cruise Lines and the minutes of the meeting with the trade forwarded by the MOPT indicate that it was attended by the representatives of Cruise Lines.

The another point made by the GCCCI is to defer the proposal of MOPT till the Government announces cruise shipping policy for all the major ports. The request made by the GCCCI is not found to be justified. If the policy to be announced by the Government warrants any review of the prevailing tariff structure, this Authority will undertake such exercise at the appropriate time.

- (c). The port has reported that cargo traffic has dropped by 10021 metric tonnes in the year 2006-07 in comparison to the previous year 2005-06 traffic on account of the port not being in a position to handle cargo vessels in order to accommodate the cruise vessels. The consequent loss due to revenue forgone by the port is assessed at Rs.153.57 lakhs. For the years 2007-08 to 2009-10, the opportunity loss of revenue is estimated at Rs.165.86 lakhs, Rs.179.12 lakhs and Rs.193.45 lakhs applying 8% annual growth in the general traffic. At the proposed rate, the MOPT expects to earn around Rs.90.79 lakhs in the year 2008-09 and Rs.96.59 lakhs in the year 2009-10.

Recognising the investment reportedly done by the port to cater to the cruise traffic and also relying on the position reported by the MOPT that the proposed tariff would partly compensate for loss of revenue forgone, and also since the proposed rate is based on the discussion with the trade, this Authority approves the proposed tariff except for dollar denomination tariff which is explained in the subsequent paragraphs.

- (v). The MOPT has proposed to levy dollar denominated rate i.e. US \$ 8 for embarkation / dis-embarkation of passenger from foreign cruise vessel. As per the tariff guidelines of 2005, only the vessel related charges for foreign going vessels are to be denominated in dollar terms. Some of the container related tariff i.e. storage charge on containers are also denominated in dollar terms. The charges for embarkation / disembarkation of passengers do not qualify for prescription in dollar terms. The rate for embarkation and disembarkation of passenger from foreign vessels is prescribed in Rupee terms i.e. at Rs.387/- applying the exchange rate of 1US\$ = Rs.48.43 prevailing at the time of deciding this case.

The port expects around 89.36% of the total passengers arriving at the port will be transit passengers based on the past trend of passenger traffic. It has proposed a concessional rate of US\$ 6 for transit passengers since they would not be utilizing all the facilities. There is no such distinction in rates for transit passengers in the other major ports like the Mumbai Port Trust and Chennai Port Trust. Since the port has proposed a lower rate for transit passenger the same is approved. The rate is prescribed in rupee terms i.e. Rs.291/- per transit passenger.

- (vi). As per the policy directions from the Ministry of Shipping Road Transport and Highways, concessional tariff is to be prescribed for coastal cargo / container — the relevant handling charge such that the rate do not exceed 60% of the rate prescribed for corresponding normal cargo/ container. The policy does not require ports to allow a mandatory concession in passenger tariff.

The MOPT has proposed concessional tariff for coastal passengers at Rs.250/- per passenger for embarkation / disembarkation and Rs.150/- for transit passenger. The proposed concessional rate on passengers embarking/ disembarking / transit passengers from coastal vessel is approved relying on the commercial consideration of the port to encourage coastal cruise traffic.

- (vii). (a). The MOPT has sought approval of the proposed rates with retrospective effect from the date of implementation of the proposed rates by the port on an adhoc basis i.e. from 15 December 2006.

As per the tariff guidelines, a suitable proposal for the new tariff item / service has to be submitted to this Authority and simultaneously the port may levy the adhoc rate as an interim measure provided it is derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, is mutually agreed upon by the concerned users.

In the instant case, the MOPT has levied the proposed tariff as an ad-hoc measure from 15 December 2006 based on the consensus obtained from the trade and subsequently filed its proposal in March 2007. The MOPT should have filed the proposal simultaneously while implementing the rates on adhoc basis to comply with the provisions in the guidelines instead of gap of around two months in filing the proposal.

- (b). Clause 2.17.4. of the tariff guidelines of 2005 stipulates the interim rate adopted by the port in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively. The rate levied by the port is reportedly based on consensus with the relevant user group. The tariff proposed by the MOPT is approved except for prescribing rupee tariff instead of dollar denominated rate. This Authority, therefore, recognises and ratifies the tariff levied by the MOPT with retrospective effect from 15 December 2006 as per clause 2.17.4. of the tariff guidelines.

Since adjustment of billing in respect of the fees collected for passengers who have already embarked / disembarked from foreign vessel may be cumbersome, the dollar denominated tariff collected by the port from 15 December 2006 till the notification of this Order in the Gazette of India is ratified.

The rate approved in this Order will be reviewed along with the general review of the Scale of Rates of MOPT, which will fall due in March 2009.

8.1. In the result, and for the reasons, given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the following schedule of rates for embarkation / disembarkation of passenger from cruise vessels; which will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India:

Sl. No.	Particulars	Ceiling Rate in Rs. per passenger	
		Coastal passenger vessels	Foreign passenger vessels
(i).	For embarkation	Rs.250/-	Rs.387/-
(ii).	For disembarkation	Rs.250/-	Rs.387/-
(iii).	For transit passenger	Rs.150/-	Rs.291/-

8.2. The schedule of rates introduced by MOPT on adhoc basis with effect from 15 December 2006 is ratified.

BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT III/4/143/2008-Exty.]